Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem



Auto i Turysta

Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu

ROK I
Nr. 5

1 CZERWIEC
1930 ROKU

Wielokrotny mistrz Polski Inż. Henryk Liefeldt pobił rekord toru na wyścigu płaskim w Łodzi, przebywając dystans 5 klm. na swym wyścigowym Austro-Daimlerze z przeciętną szybkością 164,098 klm./godz.

(Do sprawozdania na str. 18.)

CENA 80 GR.



Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, 1 CZERWIEC 1930 Nr. 5

Ankieta, którą w dzisiejszym numerze ogłaszamy, powinna być przez wszystkich należycie doceniona, jako droga do zdobycia tak niezbędnego nam materjału. Nie wolno nikomu z tych, którym rozwój automobilizmu jest drogim, kto przyczynić się pragnie do zrealizowania naszych zamierzeń i celów, uchylić się od wzięcia udziału w ankiecie. Liczymy na odpowiedzi wszystkich bez wyjątku Czytelników naszego pisma i wierzymy, iż będą skłaniać siebie i innych do spełnienia tego moralnego obowiązku, jaki na nich ciąży. Wzywamy Was do zdania egzaminu czynności po dobrze zdanym egzaminie narzekania. Sami nie szczędząc kosztów, nie żądamy od Was żadnych ofiar, nie narażamy na żadne wydatki, prosimy tylko o kilka chwil Waszego czasu! Niczego nie zaniedbaliśmy, aby umożliwić jaknajwiększy napływ odpowiedzi. Z nich wyrośnie wyraźny obraz warunków, w jakich znajduje się dziś automobilizm w Polsce — stojący w przededniu lepszego jutra, o ile walczyć o nie będziemy!

Jest nas jeszcze za mało!

Nie jest to bynajmniej przyznaniem się do jakiejś słabości. Przeciwnie. Stwierdzić wypada, iż rozwój Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu poszedł po linji jaknajlepszej, czego dowodem duża ilość członków. Jeśli jednak mówimy, iż jest nas jeszcze zbyt mało, to dlatego, iż hasłem naszem jest:

Ani jeden samochód w Polsce poza Touring Klubem.

Hasło to musimy wcielić w życie nietylko dzięki pracy tych kilkunastu jednostek, które czynne są na tych czy innych stanowiskach, lecz dzięki wspólnemu wysiłkowi wszystkich, dzięki wysiłkowi wybitnie zbiorowemu. Moralnym obowiązkiem każdego członka Klubu jest werbowanie innych członków, jest jaknajbardziej intensywna propaganda Klubu. Oddajemy wszystkim chętnym do pomocy wszystkie rozporządzalne nasze środki, lecz żądamy od nich, by wspomnianemu moralnemu obowiązkowi w najszerszej mierze zadość czynili. Tylko bowiem wtedy, gdy organizacja nasza liczyć będzie swych członków nie na setki, a na tysiące, mówić będzie można o rzeczywistej potędze tej organizacji i realizować z zupełną łatwością jej cele.



Z gór Ś-to Krzyskich

Właśnie dlatego jest nas mało, iż jest nas już dużo. Znaczy to, iż może nas być znacznie więcej i do tego „więcej“ winniśmy wytrwale i stale dążyć. Przynależność do Sekcji Samo-

chodowej Polskiego T. K. daje szereg konkretnych swym członkom korzyści, które wzrastać będą w miarę zwiększania się liczby członków Sekcji. Każdy z nas działa tedy we własnym swym interesie, propagując ideę Klubu. Dlatego też raz jeszcze uwadze wszystkich członków naszej Sekcji polecamy tegoroczne nasze hasło:

Wszystkie samochody w Polsce ze znakami Touring-Klubu!

Brońmy naszych interesów

Sytuacja automobilowa w Polsce — to chory pacjent, który przedewszystkiem wymaga djagnozy.

Redakcja „Auta i Turysty", przeprowadzając ankietę, (patrz str. 5 i 6) chętnie podejmie się tej trudnej pracy, lecz potrzebne jej są dobre chęci Czytelników.

Czytelnik, wypełniający kwestjonarjusz, nie ponosi żadnych kosztów i nie ma potrzeby wymieniania swego nazwiska. Chodzi nam o fakty, które stworzą podstawę do dalszej akcji.

Musimy otwarcie przyznać się do tego, że niejednokrotnie my Polacy, lubimy narzekać, często zresztą niesłusznie. Lecz stwierdzić trzeba, że jeśli chodzi o warunki w jakich się rozwija automobilizm u nas, mamy rację. Niema bodaj drugiej dziedziny, która byłaby traktowana tak po macoszemu zarówno przez władze, jak i przez społeczeństwo.

Kraj nasz pod względem ilości posiadanych samochodów, jak również stopnia natężenia ruchu samochodowego, jest niezwykle, jak na stosunki środkowo-europejskie, zacofany. Stosunek ilości samochodów do ilości mieszkańców równa się 1:800, podczas gdy u naszych sąsiadów zachodnich i południowych stosunek ten wyraża się cyfrą 1:50.

Jakież więc są przyczyny, które spowodowały i w dalszym ciągu powodują ten smutny stan rzeczy?

Aby zdobyć materjał, kóry pozwoli na to pytanie rzeczowo odpowiedzieć, redakcja „Auta i Turysty", jako oficjalny organ Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu, mającej na celu popieranie i ułatwianie turystyki przy pomocy środków motorowych, postanowiła rozpisać szeroką ankietę do wszystkich tych, którym losy rozwoju polskiego automobilizmu leżą na sercu.

Załączone na następnych dwu stronicach kwestjonarjusze zawierają szereg pytań, które w przybliżeniu obejmują całokształt zagadnień, związanych z kwestją samochodową w Polsce. Pytania nie wymagają wielu słów odpowiedzi. Redakcja z chwilą otrzymania wypełnionych kwestjonarjuszy będzie mogła drogą zestawienia i porównania otrzymanych danych stworzyć sobie rzeczywisty obraz poruszonego zagadnienia. Posiadając źródłowe dane, dostarczone z całej Polski, będzie nam łatwiej przystąpić do zwalczania tych licznych bolączek, na które słusznie utyskują nasi automobiliści.

Prosimy więc naszych Czytelników by nie lekceważyli naszej prośby i we własnym, dobrze zrozumianym interesie wypełnili skrupulatnie załączone kwestjonarjusze. Nie chcąc, aby podane opinje mogły w czemkolwiek związać ich autorów, nie wymagamy podpisywania ankiety, liczymy jednak, że dzięki temu żadne względy uboczne nie wpłyną na rzeczowość i szczerość nadsyłanych odpowiedzi.

Nie jesteśmy cudotwórcami i stanu obecnego, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, nie zmienimy. Nie wątpimy jednak, iż będąc w posiadaniu tysięcy opinij automobilistów polskich, czy też sympatyków automobilizmu, będziemy pewniej i skuteczniej walczyć o realizację naszych dążeń.



Ujęliśmy ankietę możliwie wszechstronnie, chodzi nam bowiem o zebranie opinij nietylko turystów i sportsmanów, lecz również właścicieli samochodów ciężarowych i zarobkowych. Bez ich opinji nie będziemy mogli wytworzyć sobie całkowitego obrazu stanu zagadnienia, w chwili obecnej.

Załączone kwestjonarjusze zawierają szereg pytań, na które nie każdy może z naszych Czytelników zechce, czy też będzie mógł odpowiedzieć. Prosimy się w niczem nie krępować. Za nadesłanie chociażby tylko częściowo wypełnionych kwestjonarjuszy będziemy niezmiernie wdzięczni. Zaznaczamy jednak, że wszystkie pytania zawarte w kwestjonarjuszach posiadają swoje znaczenie i że jaknajdokładniejsze ich wypełnienie jest ze wszech miar pożądane.

Zgóry dziękujemy naszym Czytelnikom za spełnienie naszej prośby. Odpowiedzi prosimy nadsyłać pod adresem: **Redakcja „Auto i Turysta", Warszawa,** skrzynka pocztowa Nr. 932 bez znaczka pocztowego. Aby dać dowód tego, jak nam na jaknajwiększej ilości odpowiedzi zależy, gotowi jesteśmy ponosić karne porto odpowiedzi, które wrzucane będą do skrzynki bez znaczków pocztowych, gdyż nawet na tak mały wydatek, jak 25 groszy nie chcemy narażać Czytelników naszych.

KWESTJONARJUSZ

(należy po wypełnieniu przesłać w kopercie pod adresem:
Redakcja Auta i Turysty Warszawa, skrzynka pocztowa 932.

Data .... Miejscowość ....

Zawód lub stanowisko posiadacza samochodu ....

Posiadam samochód: *) osobowy — zamknięty — otwarty — ciężarowy — autobus — taksówka.

Marki: .... model roku .... karoserja: zagraniczna — krajowa.

Prowadzony jest przeważnie: przezemnie — przez szofera.

Używam go do celów: .... Przebył klm. ....

Jeżeli ciężarówka, nośność .... kg. Czy przewóz opłaca się lepiej, niż końmi ....

Jeżeli autobus, mieści .... pasażerów, czy przynosi odpowiednie zyski? ....

Samochód jest w stanie: dobrym — złym. Jeżeli w złym, to dlaczego ....

Motywy kupna:

Prosimy postawić wg. kolejnej ważności numery porządkowe przy tych motywach, które kierowały WP. przy kupnie wozu:

Osobiste stosunki z przedstawicielstwem wzgl. ze sprzedawcą	Reklama	Opinja, jaką się cieszy dany samochód na rynku	Niskie koszty utrzymania. Oszczędność w paliwie	Łatwość uzyskania dobrej obsługi
Cena	Warunki spłaty	Mocna konstrukcja. Dobry na polskie drogi	Piękny wygląd zewnętrzny. Luksusowe wykończenie	Gwarancja na samochód. Solidność fabryki

Stan dróg:

Jaki jest stan dróg w rejonie WP. ? ....

Czy w roku bieżącym przewiduje się naprawę dróg w rejonie WP. ....

Czy są t. zw. „pułapki drogowe“ w rejonie WP., które powinny być usunięte natychmiast? ....

Czy władze czynią starania w celu uzyskania budżetów na cel naprawy dróg? ....

Czy sumy, przeznaczone przez sejmik na ten cel, nie są następnie używane na inne cele? ....

Stan jezdni w mieście:

Czy miasto ma uchwalone budżety na naprawę jezdni? ....

Czy stan jezdni w stosunku do roku zeszłego poprawił się, czy pogorszył? ....

Stan bezpieczeństwa publicznego:

a. Dla mieszkańców miast: Czy ruch samochodowy jest umiejętnie regulowany przez policję? ....

Czy przepisy policyjne, mające na celu bezpieczeństwo ruchu automobilowego, są przestrzegane? ....

Czy automobiliści są narażani na szykany ze strony władz? ....

Czy władze zajmują się problemem nauczania pieszych przechodzenia przez ulice? ....

b. Dla mieszkańców prowincji: Czy władze miejscowe dbają o bezpieczeństwo przejeżdżających automobilistów? ....

Czy ostrzegawcze znaki drogowe są ustawione w dostatecznej ilości? ....

Czy władze miejscowe dbają w razie naprawy drogi, mostu, itd. o postawienie specjalnych znaków ostrzegawczych celem uniknięcia katastrof? ....

Czy ludność miejscowa przestrzega przepisów drogowych? ....

Czy w rejonie WP. furmanki puszczane są przez woźniców luzem? ....

Turystyka i hotele:

Czy WP. używa samochodu do celów turystycznych? ....

Czy do wycieczek WP. woli typ wozu zamkniętego, czy otwartego?

Jakie, zdaniem WP., są najpiękniejsze wycieczki samochodowe w rejonie WP.? ....

Jaki jest stan dróg, prowadzących do tych miejscowości? ....

Czy w tych miejscowościach są hotele, wzgl. możliwe noclegi? ....

„ „ „ są garaże, stacje benzynowe, stacje obsługi? ....

Stacje benzynowe

Czy w rejonie WP. jest dostateczna ilość stacyj benzynowych? ....

Czy zdaniem WP. należałoby zainstalować więcej stacyj benzynowych i gdzie? ....

Jakiej firmy benzynę i smary uważa WP. za najlepsze? ....

*) Wyrazy, określające odpowiedź WP. należy podkreślić.

Koszta utrzymania

Jakie są przeciętne koszta utrzymania samochodu WP., **miesięcznie?**

benzyna .... smary .... szofer .... garaż ....

drobne reperacje .... podatki .... asekuracja ....

Obsługa

Jaką korzyść otrzymuje WP. z pomocy stacji obsługi przedstawicielstwa, które sprzedało WPanu samochód? ....

Czy obsługa jest:*) — szybka — tania — dokładna — Czy traktowany jest WP. uprzejmie? ....

Czy stacja obsługi znajduje się w wygodnym punkcie? ....

Czy uważa WP. stacje obsługi za niezbędne dla rozwoju automobilizmu? ....

Która z firm automobilowych zdaniem WP. posiada najlepiej zorganizowaną obsługę? ....

Czy WP. korzysta ze stacji obsługi innej firmy automobilowej, niż tej, której marki samochód WP. posiada? ....

Jeśli tak, to jakiej firmy? .... i dlaczego? ....

Czy stacja obsługi w rejonie WP. posiada na składzie części zamienne? ....

Czy miał WP. trudności z otrzymaniem części zamiennych dla swego wozu? ....

Jeśli tak, jak długo WP. czekał? ....

Jakie przedstawicielstwo samochodowe w rejonie WP. zasługuje na największe zaufanie? ....

Jeśli WP. miał poważniejszy remont, gdzie on był wykonany? ....

*— w warsztatach prywatnych — w stacji obsługi danego przedstawicielstwa — w warsztatach fabrycznych —

Z czego specjalnie WP. jest niezadowolony w swoim samochodzie?

Silnik: *) — za słaby — posiada wibracje — rozregulowuje się — zużywa się — przegrzewa się — trudny do uruchomienia —

a) Karburator — nieekonomiczny — wrażliwy na zmianę temperatury —

b) Zapłon: — źle działa — słaba iskra — zawodzi —

c) Prądnica: — (dynamo) — słabo ładuje — psuje się —

d) Rozrusznik: (starter) — słabo bierze — zacina się — zrywa sprężynę —

Skrzynka biegów:*— źle się przełącza — niszczą się tryby — biegi wyskakują —

Sprzęgło:*— pali się — ślizga się — szarpie — niszczy się —

Tylna oś:*— pracuje hałaśliwie — tryby się łamią — półosie pękają —

Przednia oś:*— wygina się — drgania w kierownicy — uszkodzenia kierownicy —

Hamulce:*— słabo działają — wyrabiają się — hałasują —

Resory:*— pekają — zbyt elastyczne — zbyt twarde — za słabe —

Rama:*— słaba — źle spawana — pęka — zbyt ciężka —

Światła drogowe:*— zbyt słabe — zbyt wiele zużywają prądu — oślepiają — męczą prowadzącego — migocą — zawodzą —

Amortyzatory:*— słabo działają — hałasują — zbyt twarde —

Nadwozie: (karoserja)*— niewygodne siedzenia — liche obicie — skrzypienia — uszkodzenia drzwiczek — przedwczesne zniszczenie — dudnienie — (wóz zamknięty) — źle dopasowany daszek i boczki — (wóz otwarty) —

Czy wyposażenie jest dostateczne? .... Czego brakuje? ....

Ile spala samochód WPana średnio benzyny na 100 klm.? .... Ile spala średnio oleju na 100 klm.? ....

Czy dobrze trzyma drogę przy szybkości? .... Czy niema drgań przednich kół? ....

Czy łatwo uruchamia się zimą? ....

Jakie są zalety w samochodzie WP. godne podkreślenia? ....

....

....

Jaki samochód zdaniem WP. jest najodpowiedniejszy na polskie drogi? ....

Jaki samochód zdaniem WP. jest najpopularniejszy w Polsce? ....

Jakie opony samochodowe uważa WP. za najlepsze? .... Jakie świece? .... Jakiego systemu zapalanie? ....

Polski Touring-Klub:

W którym kierunku — zdaniem WPana — powinna iść przedewszystkiem działalność Touring-Klubu? ....

Czy uważa WPan za wskazane wyznaczenie delegata Touring-Klubu w miejscowości, zamieszkiwanej przez WPana? ....

Co interesuje WPana w piśmie automobilowem? Prosimy oznaczyć numerami porządkowemi:

( ) Ogólne, ... ( ) Technika, ... ( ) Sport ....

( ) Turystyka, ... ( ) Przemysł — Handel. ....

Jakie pismo samochodowe czytuje WPan najchętniej? Prosimy podać w porządku kolejnym ....

Czy i jakie braki widzi WPan w naszem piśmie? ....

....

Podpis nieobowiązujący

*) Wyrazy określające odpowiedzi WP. należy podkreślić



W Anglji zaproponowano takie znaki przed skrzyżowaniem dróg

SZYBCIEJ!!!

Sprawy regulacji ruchu wysunęły się ostatnio na czoło zagadnień, interesujących wszystkich nietylko w tych krajach, gdzie samochód zwycięsko zapanował na drogach, jak w Ameryce Północnej i Europie Zachodniej, lecz i tam, gdzie dopiero zaczyna swój zwycięski pochód, jak np. w Polsce. I u nas, szczególniej w stolicy, coraz częściej sprawą ruchu ulicznego poczyna się interesować opinja publiczna. Sprawa ta dla nas, automobilistów i turystów, staje się coraz to więcej palącą, lecz naogół traktowaną jest bardzo jednostronnie, albo też po dyletancku i demagogicznie. Redakcja „Auta i Turysty", pragnąc wszechstronnie zapoznać czytelników z temi zagadnieniami i przyczynić się do zorganizowania opinji polskich automobilistów na te zagadnienia, zapewniła sobie współpracę kilku najlepszych naszych, w tej zupełnie zresztą nowej dziedzinie fachowców, którzy omawiać będą poszczególne zagadnienia.

W pobliżu cudnej nadmorskiej miejscowości nad brzegiem pięknego Oceanu, na moście pod Miami, władze policyjne umieściły tablicę, zakazującą jazdy powolniejszej niż 50 km. na godzinę. Aby ten zakaz był należycie respektowany przez liczne rzesze mistrzów kierownicy i gazu, postawiły — dla pewności — policmena „z ruchu kołowego" (jak to się u nas mówi), by przynaglał do pośpiechu miłośników ładnych pejzaży. A dla jeszcze większej pewności dodały temu panu dwucylindrowego stalowego rumaka, aby mógł opornych nie tylko ostrzec, lecz i ukarać dotkliwym mandatem! Tyle dbałości o to, by automobiliści jechali przez most z szybkością „nadmierną", według naszych pojęć! Gdybym nie widział tego na własne oczy (na fotografji!), tobym nie uwierzył! A jednak tak jest.

Tylko gdzie to się wszystko dzieje?

Otóż w tem sęk. Miami leży w Ameryce. Mało, że w Ameryce! Na Florydzie! Bo jeżeli w Ameryce — ściślej mówiąc w Stanach Zjednoczonych A. P. — jeden samochód przypada na 4,9 mieszkańców (na początku roku 1929 — dziś jest jeszcze gorzej!), to na Florydzie, na jedną maszynę wypada 4,75 osoby, wliczając w to naturalnie starców, chorych i dzieci. Gorzej jest jeszcze w Kalifornji, gdzie na 1 samochód przypadało w roku 1928 — 2,85 osoby, a trzeba pamętać, że są to cyfry z r. 1928, gdy w Stanach Zjednoczonych było tylko 24,5 miljona samochodów, a od tego czasu liczba samochodów w Stanach wzrosła do 26 i pół miljona (na 1.I.30 r.)! Czyli że jeżeliby cała ludność Florydy wsiadła do swych (wyraźnie: swoich!) samochodów wówczas na tych samochodach nie tylko, że by się zmieściła, lecz połowa miejsc w samochodach nie byłaby jeszcze zajętą!

Ale — zapytujesz, miły czytelniku, co to ma wszystko do rzeczy, czyli do sprawy regulacji ruchu? Odpowiem ci krótko: ma i to bardzo dużo! Sprawa regulacji ruchu, to nie tylko zmartwienie ojców miasta i ojców „dróg otwartych" (prawdopodobnie są i tacy), jak ten ruch uregulować w ten sposób, aby się odbywał możliwie bez katastrof, lecz jak dopiąć tego, aby ruch ów wogóle się odbywał i aby pewnego pięknego poranku, albo wieczoru, wszystko nie stanęło, nie „zastanowiło się"', jak się u nas jeszcze w Małopolsce wówi: That is the question! Bo gdyby to mrowie samochodów wylazło jednocześnie na drogi Stanów Zjednoczonych i gdyby zaczęto jeździć no! powiedzmy po warszawsku, to przecież ani jedna maszyna nie ujechałaby w ciągu dnia ani jednego kilometra, a wszystkich yankesów ogarnęłaby taka pasja, wobec której nastroje szewckie byłyby szczytem łagodności! A samochody jednak chodzą, bo... muszą chodzić! Bo samochód nie jest poto, aby nim jeździć na spacery ani nie jest instrumentem do wywoływania zazdrości różnych przyjaciółek, lub też erzatz buduarem, gdzie można mile en deux spędzić czas, lecz jest narzędziem, które ma umożliwić jaknajszybsze, tanie, no i wygodne przenoszenie się z miejsca na miejsce.

Stąd też wyłania się problem, u nas prawie że nie istniejący jeszcze, jak zorganizować ruch na drogach, a przedewszystkiem na ulicach miast, aby samochód mógł spełniać swoje zdanie. Bo jeżeli samochód ma się posuwać z taką szybkością jak konie lub człowiek, to pocóż on jest. Sprzedać — jeśli się go ma, a jeżeli niema na niego kupca — to go podpalić. Niech dzieci chociaż mają ładne widowisko, bo inaczej, mimo że go używać nie będziemy, Magistrat ściągnie podatek za zużycie bruków, a „ruch kołowy" karę za nieprolongowanie dowodu rejestracyjnego!

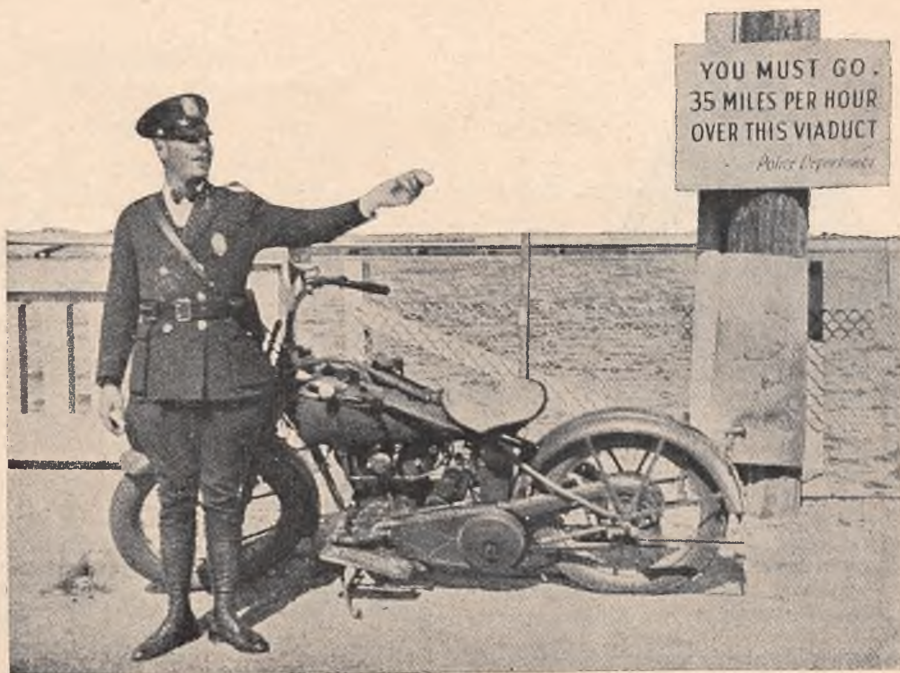
Ale do tak pesymistycznych wniosków lub rozpaczliwych auto - paleń mogliby dojść tylko słowianie. Praktyczni amerykanie zwalczają trudności i usuwają przeszkody, jakie powstają na skutek przeładowania czy zatarasowywania drogi. Tam, po drugiej stronie oceanu, pamiętają o podstawowej zasadzie, że droga jest poto, aby nią jeździć mogli wszyscy, którzy jej potrzebują. A że im prędzej samochód się porusza, tym krócej zajmuje dane miejsce na drodze, więc jechać możliwie szybko, aby to miejsce oswobodzić dla innego, bo nie tylko zatrzymanie się „w niewłaściwem miejscu" jest tamowaniem ruchu, lecz może być niem również zbyt wolna jazda. Plus vite! plus vite! wołają policjanci paryscy na skrzyżowaniach ulic. Jedź i to jedź jaknajprędzej, bo zajmujesz miejsce, które jest potrzebne dla innego. To twój, automobilisto, obowiązek.

Obowiązek ograniczony jednak przez inny, a mianowicie jaknajdalej posuniętą dbałość, aby twoja szybka jazda nie spowodowała krzywdy bliźniemu, czy tym bliźnim będzie inny automobilista czy też nieszczęsny piechur. Dlatego uważaj, aby jechać ostrożnie. Jazda szybka jest cechą dobrego kierowcy, jazda ostrożna jest obowiązkiem każdego. A więc hasło dnia dzisiejszego: szybko, lecz ostrożnie, bo przez szybką jazdę zwiększa się przelotność drogi.

I oto pierwsza zasada nowoczesnej „teorji regulacji ruchu".

Do zasady tej świat przyszedł nie odrazu i nie wszędzie jeszcze ona zapanowała.

Gdy pojawił się pierwszy samochód na ulicach, a przecież było to tak niedawno, nie całe 40 lat temu wstecz, władze policyjne nakazywały, aby posuwał się nie prędzej niż 5 km. na godzinę. Jakaż kolosalna różnica! Czy uświadamiając sobie tę różnicę możemy się dziwić, że ojcowie nasi patrzą na samochód



W pobliżu Miami na moście wolno jechać nie wolno. Minimalna szybkośc wynosi 35 mil = 50 klm/godz.

krzywem okiem, nie mówiąc już o dziadkach, że poczciwa ciotka, przyjeżdżająca do nas z wizytą z Zapadłej Wólki, nie wsiądzie na dworcu za żadne skarby świata do taksówki, choćby do był sam Rolls, lecz weźmie dryndę, zaprzężoną w szkapę dychawiczną, która tylko z przyzwyczajenia przebiera nogami?

I czyż dziwić się możemy, że niejeden z naszych przysięgłych znawców i obserwatorów życia, gdy spóźnił się do redakcji, bo ostatniego złocisza na półczarnej wydał, i nie miał więcej „drobnych" na taksówkę, rzuca potem pioruny na „harce samochodowe", oburzając się na automobilistów, że ośmielają się jechać prędzej niż tramwaj lub kolejka wilanowska?

Nie! Po stokroć nie! Bądźmy wyrozumiali dla tych, którzy patrzą na samochód z wysokości kozła furmańskiego, bo oni marzą o tem, by mieć swój... samochód.

Grzeczność a dobra wola

Kilka luźnych uwag aktualnych

Na szosie stoi auto. Nieopodal kierowca wśród licznych, rozrzuconych na ziemi narzędzi z umorusaną twarzą, czarnemi od smarów rękami rozpaczliwie wymachuje, chcąc zatrzymać przejeżdżający szosą samochód. Jakiś defekt w silniku i nieszczęsny kierowca bez obcej pomocy nie może sobie dać rady.

Stoi tak już parę godzin. Na szosie ruch nie duży, auta przejeżdżają dość rzadko. Godzinę temu jechał autobus, ale szofer opuścił głowę, dodał gazu i przemknął szybko, udając że nie widzi znaków „rozbitka".

Podobnie zachował się jeden pan z eleganckiej limuzyny i jeden z ciężarowego wozu.

* * *

Od paru dni trwa posucha; na drodze kurz wdziera się niemiłosiernie w oczy. Mały 6 HP pnie się leniwie pod górę. W pewnym momencie dogania go silny ośmiocylindrowiec. Przez chwilę pasażerowie wielkiego torpeda duszą się w kurzu, korzystając jednak z szerszego odcinka drogi szofer wymija szybko małe auto, zajeżdża mu „przed nos" i wówczas... nie śpiesząc się już, systematycznie zasypuje „mniejszego" tumanami piachu i kurzu na przestrzeni dziesięciu kilometrów...

* * *

Niestety podobnych wypadków przytoczyć można ogromną ilość. Nie wszystkie przypadną wzajmnej zależności w ruchu samochodowym można podciągnąć pod przepisy policyjne. I ta luka, która może być wypełniona tylko paru słowami: „grzeczność i dobra wola" — często jednak jest przyczyną wielu przykrości, a nawet wypadków czy katastrof.

Nie oskarżamy tutaj bynajmniej ogółu kierowców, ale warunki życia automobilistów — zwłaszcza u nas w kraju — wymagają spcjalnie rozwiniętego poczucia koleżeńskości i chęci świadczenia wzajemnych grzeczności.

W państwach, gdzie automobilizm stoi już na wysokim stopniu rozwoju, „grzeczność" została... zorganizowana. Dość wspomnieć o licznych patrolach technicznych i sanitarnych, które krążą p wszystkich szosach, o niezliczonej ilości stacji bnzynowych, porozmieszczanych co kilkanaście kilometrów, o szosach oświetlonych elktrycznością i t. p.



— To wszystko ja sam przejechałem.

U nas to jeszcze pieśń przyszłości...

Do czasu wprowadzenia tych wszystkich udogodnień musimy wzajemną pomocą, kurtuazją i życzliwością ratować się wzajemnie w przygodzie i nieszczęściu.

Widziałem, podróżując po Szwajcarji berlińskim wozem, jak wszystkie niemieckie auta głośnemi, radosnemi okrzykami witały swego kolegę — w sposób zresztą dość oryginalny — wykrzykując „Ein-a" (jest to znak samochodów z Berlina „I A").

U nas niestety nasze znaki miast i kraju nie budzą tego poczucia koleżeńskości.

Psie figle, gdyż inaczej nazwać nie można niektórych wypadków humoru pp. kierowców, — są u nas na porządku dziennym, niegrzeczne zachowywanie się wobec kolegów-automobilistów zdarzają się niestety zbyt często.

Ten stan rzeczy nie powinien nadal istnieć. Trzeba, aby słowa „grzeczność i dobra wola" były pierwszemi w słowniku automobilisty polskiego.

Stefan Krukowski

Turystyka

...w góry!...

„W góry, w góry bracie miły!" — tak śpiewano dawniej. Obecnie jest równouprawnienie, a przeto nietylko „miły brat", ale i „siostra miła" jedzie — w góry.

No i oczywiście wobec równouprawnienia— pierwszeństwo należy się „siostrom".

Wstęp taki należy się uczestnikom wycieczki w góry Św. Krzyskie, urządzonej przez Polski Touring - Klub w dn. 3 i 4 maja, panie bowiem okazały dzielność godną płci „mocnej".

Jechaliśmy autobusem, a patronowali nam p. major Hulewicz i wytrawny przewodnik, p. Moczydłowski, który ma wyrobioną markę, że mu się wszystko udaje.

Jego wycieczki mają często jakąś przygodę, która zawsze się dobrze kończy.

I ostania „górska" była też „górna i chmurna". Na chwilę bowiem zachmurzył się horyzont wycieczkowy. W Bodzentynie zagrażał nam smutny powrót, bo p. szofer „zasłabł" z obfitości... wrażeń doznanych przy spotkaniu się ze znajomymi, których nie widział pono lat 10...

Ale cudna wycieczka cudem miała w swoim gronie majora Hulewicza, który zajął zagrożoną placówkę i z hartem wyższego oficera wytrwał na posterunku do samej Warszawy.

A cośmy widzieli po drodze? Dużo, bardzo dużo!

I Raszyn historyczny, i Jedlinek piękny, a potem w Radomiu pochód 3 maja.

Dalszy postój był w Szydłowcu, gdzie są ruiny zamku, zajęte obecnie przez „sokół" miejscowy.

Do Kielc przybywszy i posiliwszy się, jedziemy do Chęcin, gdzie znów są ruiny zamku na wysokiej górze, i z powrotem do Kielc na noc.

I nazajutrz dotarliśmy do najwyższego szczytu pasma gór Świętokrzyskich, stwierdzając objaw znamienny. Poprzedniego dnia nie wszyscy uczestnicy byli „w formie", do której później dopiero — doszli. To też te panie i ci panowie, którzy nie zdobyli się na „zdobycie" niedość wysokiej, lecz coprawda stromej góry w Checinach, nazajutrz już niemal bez trudu weszli na Łysicę, o wiele od checińskiej wyższą.

Dnia tego dotarliśmy do ruin zamku w Bodzentynie i do ruin w Drzewicy przez Końskie.

Zamek w Drzewicy położony zdala od linji kolejowej tylko dla samochodów, jest, zdaniem znawców okolic Polski, jednym z najwspanialszych. Zewnętrznie, od strony szosy, nie robi wcale wrażenia ruiny. Mury sterczą w całości na wspaniałej wysokości nad wodą. Ale i wewnątrz i od strony dworu pp. Rylskich wywiera potężne wrażenie.

Podobno mało kto wie o tej wspaniałości zabytkowej po za okolicznymi mieszkańcami. Dumny jest z niej także nasz przewodnik, który niejako „odkrył Drzewicę" w pobliżu środowiska rodzinnego, gdzie się urodził i wychował.

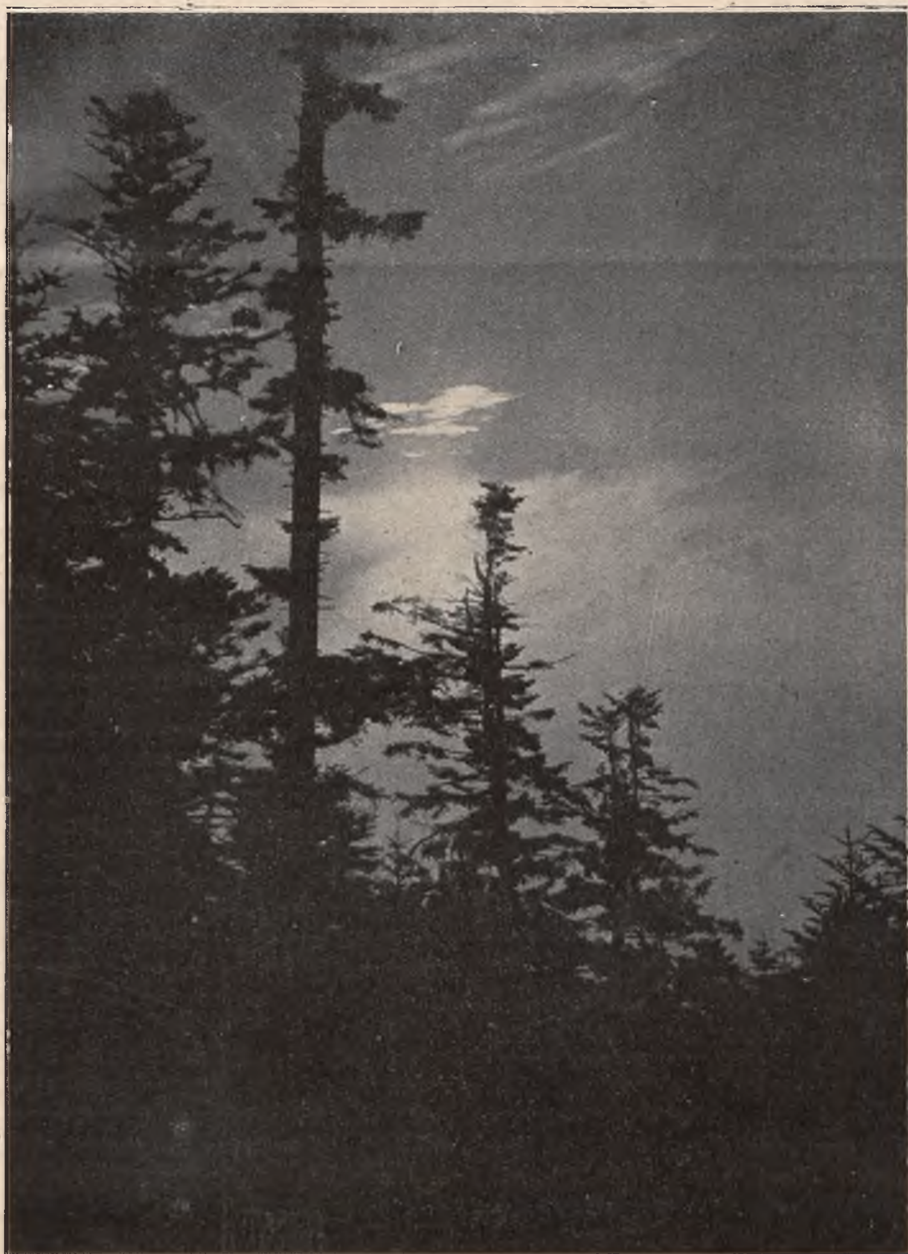
Ostatnim etapem było Nowe Miasto nad Pilicą. Turystom zalecić tu można skromną na pozór zewnętrzny jadłodajnię, do której wchodzi się przez mały sklepiczek, obok kościoła O.O. Kapucynów. Otóż tutaj w pokojach za sklepem można zjeść obiad czy kolację w bardzo schludnem pomieszczeniu, przyzwocie podaną, smaczną i niedrogą. Potraw tamtych nie powstydziłaby się nawet bardzo porządna restauracja w dużem mieście, żądająca zato ceny o wiele wyższej. Żywicielkami i właścicielkami tutaj są same panie.

Powrót nocą po szosie między Nowem Miastem a Grójcem urozmaicały nam — zajączki, które ścigały się z samochodem, wyprzedzając go w świetle jego reflektorów. Raz nawet para zajęcy śmignęła jednocześnie przed nami.

Towarzystwo całe, złożone z osób różnego wieku, z par małżeńskich, par — dziewiczych, a nawet z jednego, który zachował incognito, pożegnało się serdecznie w Warszawie, stokrotnie dziękując przedewszystkiem majorowi Hulewiczowi za dzielne kierownictwo autobusem, za ratunek niesiony w opersji, gdy uczestnikom wycieczki groziło unieruchomienie.

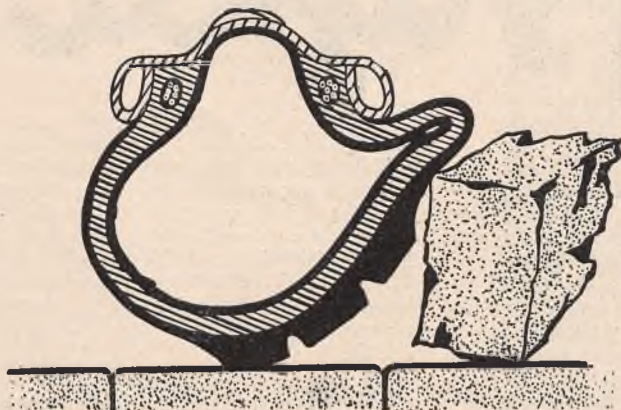
Miejmy nadzieję, że ten początek nader udatny, zachęci wielu do śpiesznych zapisów do klubu i na dalsze wycieczki, które oby mnożyły się pod egidą naszego Klubu.

J. Oreński..

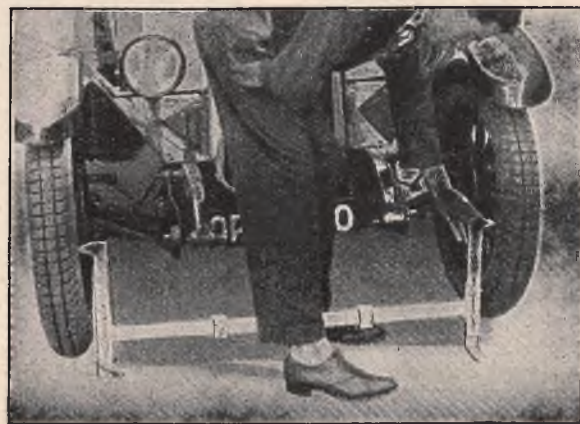


Z gór Ś-to Krzyskich.

Komunikat „Fort Dunlop"



Rys. 1. „Nic się nie stało"...



Rys. 3. Kaliber do mierzenia rozstawy kół.

Nie każde uszkodzenie opony da się odrazu zauważyć. Zdarza się często, że kierowca wpadnie na kamień, lub zawadzi przy zakręcie o brzeg chodnika, jedzie dalej i, zadowolony, że defekt opony nie dał się odrazu we znaki, sądzi, że „nic się nie stało". Czy tak jest istotnie? (Rys. nr. 1).

Gdybyśmy położyli na deskę warstwę gumy i uderzyli z góry młotkiem, guma ugięłaby się i dzięki swej elastyczności powróciłaby do stanu pierwotnego, deska zaś złamałaby się w miejscu uderzenia. To porównanie nadaje się w zupełności do opon.

Zewnętrznie opona może być po uderzeniu zupełnie „zdrowa"", warstwy płótna mogą jednak pęknąć podobnie, jak w tym przykładzie z deską. (Rys. nr. 2). W powstałą w ten sposób w warstwach płótna szczelinę wciska się dętka, wepchnięta tam przez wewnętrzne ciśnienie powietrza. Dalszy rezultat nie każe na siebie długo czekać. Warstwy płótna pękają coraz dalej, a dętka w miejscu wciśnięcia się w tę szczelinę przeciera się i wtedy następuje to widoczne uszkodzenie. Dopiero huk, towarzyszący pęknięciu dętki, zwraca uwagę kierowcy na powstały defekt. Szuka wówczas taki kierowca powodu w postaci gwoździa, czy szkła w promieniu kilku metrów, a zapomina że spory kawałek przedtem miało miejsce uderzenie o kamień, czy jaką inną nierówność drogi.



Rys. 5. Ścieranie protektora wskutek wichrowatego koła lub nadmiernego hamowania.

Ostrożny i uważny kierowca winien zatem zwracać uwagę i na te wszelkie przyczyny, które mogą powodować wewnętrzne uszkodzenie opon.

Zwracamy też uwagę na zwyczaj zakładania w razie przebicia opony mankietu na uszkodzone miejsce. Jest to wskazane jedynie o ile chodzi o dojechanie do garażu. Dłuższe jednak jeżdżenie z takim mankietem musi spowodować całkowite zniszczenie opony. Jasne jest bowiem, że mankiet, ocierając się o oponę, zniszczy wkrótce takową. Jest to zatem zupełnie nieekonomiczny sposób zaradzenia złemu, bo znacznie taniej wyniesie zawulkanizowanie uszkodzenia, niż nowa opona, którą trzeba będzie nabyć jako rezultat dłuższej jazdy na mankiecie.



Rys. 2. Pęknięcie warstw płótna wskutek uderzenia.

Ważnym również czynnikiem w konserwacji opon jest t. zw. rozstawa kół. Znaczy to, że przednie koła nie stoją do siebie równolegle, a są zwężone ku przodowi. Gdybyśmy na wysokości osi przeprowadzili linję, łączącą przód kół, to linja ta byłaby krótszą o 4,5 mm., niż linja, przeprowadzona na tej samej wysokości, a łącząca tył tychże kół. Jeżeli taka rozstawa zwiększy się, to będzie to powodować nadmierne ścieranie się protektorów opon, a więc i nieracjonalne zużycie tych ostatnich. (Rys. nr. 4). Zapobiec temu jest jednak bardzo łatwo. Istnieją bowiem specjalne kalibry do mierzenia rozstawy kół. Kaliber taki i sposób posługiwania się nim jest następujący: przystawiamy kaliber do zewnętrznej strony koła i nastawiamy wskaźnik do wysokości kapsla (rys. nr. 3). Następnie przenosimy kaliber pomiędzy koła od przodu i rozsuwamy go wzdłuż na całą długość osi tak, aby wskaźniki dotykały obręczy kół. Wreszcie przenosimy kaliber na tył przednich kół i mierzymy o ile należałoby go jeszcze rozsunąć, aby dotknął brzegów obręczy kół.

W ten sposób różnica, otrzymana pomiędzy linją, łączącą przód kół, a tył kół, powinna wynosić w normalnych warunkach 4,5 mm.

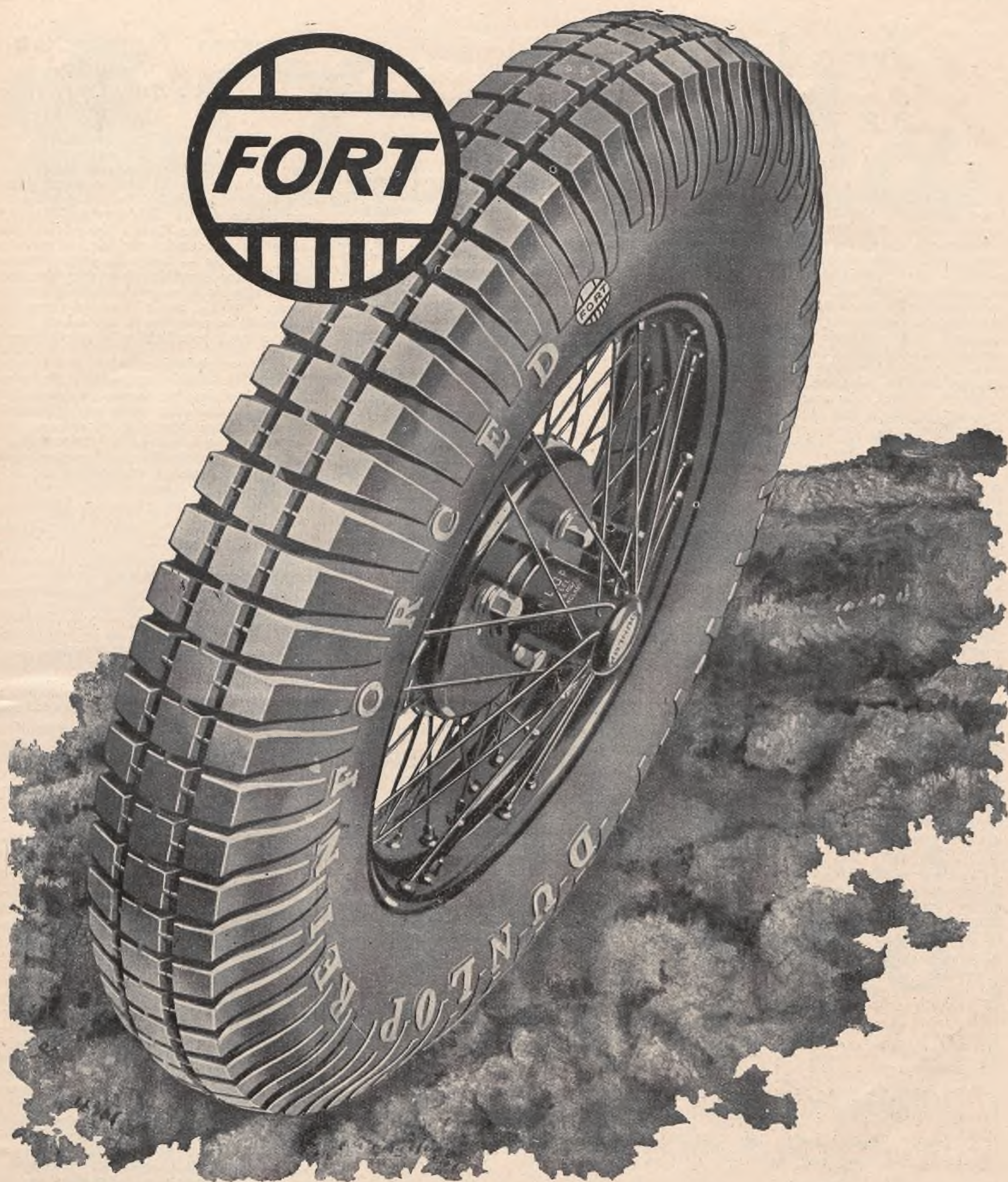
Częstem bardzo zjawiskiem są wahania koła, powstałe wskutek uszkodzenia piasty, lub łożyska kulkowego. Są to tak zwane koła wichrowate. Uszkodzenie to jest niezmiernie łatwe do sprawdzenia. Wystarczy tylko podlewarować wóz, zakręcić koło aby zobaczyć czy nie zachodzi fakt bocznych odchyleń w czasie obrotu koła.

Nawet najmniejsza wichrowatość da się zauważyć, o ile przyłożymy do opony ostrze ołówka i zakręcimy koło. Koło wichrowate bowiem w pewnych punktach obwodu będzie dotykać do ostrza, ołówka w pewnych zaś nie.



Rys 4. Boczne ścieranie protektora wskutek złego rozstawienia kół.

Ten rodzaj uszkodzenia powoduje nierównomierne ścieranie się protektora opony, który w pewnych miejscach będzie wykazywał normalne zużycie, w pewnych zaś — nadmierne. (Rys. nr. 5).



DUNLOP

Średnie szybkości

Nie interesuje mnie w tej chwili pojęcie średniej szybkości, o jakiej mowa przy ustalaniu rezultatu jakiegoś krótkodystansowego wyścigu. Chodzi mi natomiast o oświetlenie i zapoznanie Czytelnika z pewnemi danemi, dotyczącemi szybkości średnich w czasie zwykłej turystycznej jazdy. O zapoznanie więc z temi czynnikami, które mają wpływ na upodobnienie komunikacji samochodowej pod względem jej regularności z komunikacją kolejową. Równomierność jazdy, napozór łatwa, jest jednak sztuką nielada i każdemu, kto bodaj raz jeden przejechał z miasta do miasta choć 100 klm. wiadomo, iż osiągnięcie tej szybkości średniej, jaką przed wyjazdem każdy prawie wyznacza samemu sobie, jest sprawą bynajmniej nie łatwą i udającą się jedynie doświadczonym kierowcom.

Już elementarne zasady arytmetyki pouczają nas o tych trudnościach. Załóżmy, iż posiadany przez nas samochód może swobodnie posuwać się z szybkością 60 klm/godz., czyli z szybkością kilometra na godzinę. Po pierwszej jednak godzinie nieprzewidziany wypadek zatrzymał nas na przeciąg 12 minut. Starajmy się odrobić tę stratę: drugą godzinę jedziemy z szybkością 64 klm/godz., trzecią 65 klm/godz., czwartą — na skutek gorszej drogi — z szybkością 62 klm/godz. i wreszcie piątą dla tych samych, powiedzmy, przyczyn z szybkością 61 klm/godz. Przypadek teoretycznie najzupełniej możliwy. W rezultacie zmuszeni byliśmy w ciągu czterech godzin pokrywać straty, związane z utratą owych 12 minut. I to w przykładzie, w którym założeniem była maszyna dość szybka. Im mniejsza jej zdolność do wyciągania średnich szybkości, tem jaskrawszą będzie owa cyfra godzin, którą zużyć będziemy musieli na doganianie samych siebie. Pierwszym tedy i zasadniczym wnioskiem, który nasuwa się, jeśli chodzi o dłuższe dystanse będzie: nie wolno ustalać średniej szybkości na maksimum sprawności wozu.

Czem jest minuta posuwającego się samochodu, tego dowodzi zamieszczona trójkątna tabela, zestawiona przez dwu wybitnych znawców automobilizmu, Ch. Favoux i d'Ivatt'a, którą podaję tu wślad za Benoist.

Liczby poziome pierwszego rzędu oznaczają szybkość posuwającego się samochodu w klm. Inne cyfry oznaczają ilość km., na jakiej wypada „odrabiać" każdą straconą minutę czasu. Liczba tych kilometrów znajdować się będzie na przecięciu dwu skośnych linji, z których jedna łączy cyfrę, oznaczającą przewidzianą przez nas ilość klm/godz. z liczbą klm., na jakiej należy zwiększyć szybkość, druga zaś łączy tę liczbę z liczbą, oznaczającą, z jaką szybkością należy jechać, by pokryć straconą minutę czasu. Dla uprzytomnienia podaję dwa proste przykłady.

P r z y k ł a d I. Jeśli przyjmiemy, iż samochód posuwa się z szybkością 70 klm/godz. (cyfra w pierwszym poziomym rzędzie), to, aby nadrobić straconą minutę czasu samochód ten posuwać się musi z szybkością 80 klm/godz. (cyfra w pierwszym poziomym rzędzie) na przestrzeni 9,33 klm (cyfra na przecięciu skośnych w drugim rzędzie), z szybkością 90 klm/godz. na przestrzeni 5,25 klm., z szybkością 100 klm/godz. na przestrzeni 3.88 klm/godz. i t. d., wreszcie z szybkością 150 klm/godz. na przestrzeni 2.19 klm. Dla uzyskania 8 straconych minut ten sam pojazd musi posuwać się z szybkością 80 klm/godz. na przestrzeni 9,33 x 8 = ca 75 klm.

P r z y k ł a d II. Jeden samochód, podążający z szybkością 50 klm/godz., wyruszył o godzinie 6-tej, inny, zdążający z szybkością 70 klm/godz. wyruszył o godzinie 6.30 Jeśli założymy, iż pojazdy te stale posuwać się będą równomiernie, to kiedy pojazd drugi dogoni pojazd pierwszy? Odpowiedź znajdujemy w tabeli, według której każda minuta drugiego samochodu daje mu zysk 2.91 klm. Ponieważ różnica czasu startów wynosiła 30 minut, przeto dogonienie nastąpi po przejechaniu 2.91 x 30 = 87.3 klm.

Są to jaskrawe przykłady, uświadamiające trudności, związane z nadrobieniem każdej straconej minuty czasu.

Kontrola szybkości w czasie dłuższej jazdy turystycznej jest sprawą doniosłej wagi. Dokonywują jej na nowoczesnych samochodach stosunkowo sprawnie działające szybkościomierze. Aparaty te jednak nie dają zupełnej gwarancji ścisłego oznaczenia szybkości, jednak przy użyciu t. zw. stoperów korekta szybkościomierza, w szczególności na dobrze kilometrowanej drodze, nie przedstawia trudności.

Bolesław J. Kachel.

10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150
0.33	1	2	3.33	5	7	9,33	12	15	18,33	22	26	30.33	35	
0,25	0.66	1.25	2	2,91	4	5,25	6.66	8.25	10	11.92	14	16.25		
0.22	0,55	1	1,55	2.22	3	3,88	4,88	6	7,22	8.55	10			
0,21	0,5	0,875	1.33	1,875	2,5	3,21	4	4,875	5,83	6,88				
0.20	0,46	0,8	1,2	1,66	2,2	2,8	3.47	4,2	5					
0.194	0.44	0,75	1,11	1.53	2	2,53	3.11	3,75						
0.19	0.43	0.71	1,05	1.43	1,86	2,33	2.86							
0.187	0.42	0,69	1	1,35	1,75	2.19								
0,185	0,41	0.66	1.96	1.3	1,66									
0.183	0,4	0,65	0,93	1.25										
0.181	0.393	0,64	0,9											
0,18	0.388	0,625												
0,179	0,384													
0,178														

Kongres Komunikacji Autobusowej.

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce przybrał już rozmiary, wykraczające daleko poza zainteresowania zespołu, sprawującego obecnie władzę nad tą komunikacją, t. j. Ministerstwa Robót Publicznych. Interesuje się nią dzisiaj Ministerstwo Komunikacji, Ministerstwo Poczt i Telegrafów, interesują się samorządy miejskie i ziemskie i t. d., słowem — komunikacja autobusowa wyłoniła moc zagadnień nowych, wobec których trzeba się w racjonalny sposób ustosunkować, uzgodnić swoje stanowisko pod kątem widzenia pomyślności tak całego kraju, jak i samych przedsiębiorców autobusowych.

Temi to względami powodowany Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P., organizacja skupiająca 12 zrzeszeń wojewódzkich właścicieli autobusów, zwołuje do Poznania w czasie trwania tam Międzynarodowej Wystawy, Kongres Komunikacji Autobusowej dla prywatnych przedsiębiorców autobusowych, władz państwowych i samorządowych, oraz instytucyj innych czynnie zainteresowanych komunikacją autobusową.

Na czoło spraw tegorocznego Kongresu Komunikacji Autobusowej wysuwają się trzy, przedewszystkiem, zagadnienia: zniesienie zgubnego systemu „wolnej konkurencji", przy udzielaniu uprawnień na prowadzenie przedsiębiorstw autobusowych, następnie — omówienie krytyczne projektu Ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, który swym 30-procentowym podatkiem od biletów autobusowych grozi przedsiębiorstwom autobusowym bankructwem, no i trzecia sprawa — ujednostajnienie postępowania w stosunku do komunikacji autobusowej przez wszystkie Dyrekcje Robót Publicznych. Pozatem Kongres zajmie się omówieniem braków urządzeń komunikacji autobusowej, przestudjuje zagadnienie stosunku tej komunikacji do kolei w Polsce, podda, prawdopodobnie, gruntownej krytyce stosunek samorządu miejskiego do komunikacji autobusowej, stosunek nieraz urągający dobrze zrozumiałym interesom tego samorządu, wreszcie, zajmie się również miejskiemi komunikacjami autobusowemi.

Komitet organizujący Zjazdu uprosił na referentów poszczególnych zagadnień osoby czynnie pracujące na terenie komunikacji autobusowej, osoby, w swoim rodzaju, nowe, jak nową jest sama ta komunikacja.

A więc o obecnym stanie prawnym komunikacji autobusowej mówić będzie adw. Wartakiewicz z Warszawy, o potrzebach w zakresie urządzeń komunikacji autobusowej — p. Wł. Przyłuski, dyrektor Centralnego Związku Właścicieli Autobusów, o Państwowym Funduszu Drogowym — inż. K. Massalski, wicedyrektor autobusów miejskich w Poznaniu, o koncesjonowaniu przedsiębiorstw — dr. adw. J. Fabrykant, prezes wojewódzkiego Związku Właścicieli Autobusów we Lwowie, o stosunku kolei do komunikacji autobusowej — prawdopodobnie prof. Wasiutyński, wreszcie o miejskich komunikacjach autobusowych — dyr. Poznańskiej Kolei Elektrycznej p. Nestrypke, o stosunku samorządu do komunikacji autobusowej — radca A. Barczewski z Poznania, o projektach uruchomienia państwowych przedsiębiorstw autobusowych — prezes A. Kurdziel z Warszawy.

Kongres zapowiada się b. licznie. Już w tej chwili zadeklarowało w nim swój udział około 200 osób.

W. P.

Technika

Diesel jako silnik samochodowy.

Bardzo doniosłe udoskonalenia w technice przechodzą często zupełnie bez rozgłosu. Pisząc to, mam na myśli udoskonalenie pompki, jaką stosujemy przy silnikach Diesla do wtryskiwania paliwa.

Przypomnijmy sobie tylko, co mówiliśmy o silnikach Diesla i o zastosowaniu ich do samochodów jeszcze niedawno, trzy albo cztery lata temu. Wobec ciągle wzrastającej ceny na benzynę zastosowanie silników Diesla do samochodów było oddawna pożądane. Próby robione były dawno i do jednych z najudatniejszych należy zaliczyć silniki Tartrais-Peugeot, skonstruowane przez Peugeota podaj jeszcze w 1920-ym roku. Wszystkie te próby rozbijały się jednak z powodu zbyt wielkiego ciężaru tych silników. Istotnie, nie mieliśmy wówczas pompki, która mogłaby podawać tak minimalne dawki paliwa, jakie potrzebne są odpowiednio do małej pojemności cylindrów silników samochodowych i która mogłaby wtryskiwaną ropę tak rozpylić, by spalanie wewnątrz cylindra mogło się odbyć w stosunkowo krótkim czasie, jaki wynika z dużych szybkości obrotowych, stosowanych w automobiliźmie.

Wreszcie sprawa dawkowania i rozpylania ropy została rozwiązana: na rynku zjawiły się pompki do wtryskiwania paliwa. Po pewnym okresie wahania i jakgdyby niedowierzania, że to już, konstruktorzy wszystkich krajów poprostu rzucili się na Diesle. Do niedawna słyszeliśmy o stosowaniu Diesli do samochodów ciężarowych i autobusów (firmy Saurer i Mercedes) obecnie zaś Packard wypuścił 225-cio konny silnik Diesla dla lotnictwa i w ten sposób Diesel zajął zupełnie równorzędne stanowisko z dotychczasowym silnikiem benzynowym.

Główną praktyczną zaletą silników Diesla jest oszczędność w eksploatacji. Odnośne obliczenie, zestawione przez pana St. Szydelskiego na podstawie danych, dostarczonych przez fabrykę Saurera, podane było w lutowym numerze „Auta". Nie będziemy tu powtarzali tego obliczenia, a zajmiemy się zestawieniem zalet Diesli pod względem konstrukcyjnym i technicznym.

Przedewszystkiem przy silniku Diesla odpada zupełnie potrzeba karburatora i magneto, dwuch najdroższych i najbardziej delikatnych części silnika benzynowego. Zamiast tych dwóch organów silnik Diesla posiada pompkę do wtryskiwania paliwa.

W silniku benzynowym do cylindra wsysana jest gotowa mieszanka, wskutek tego stosunek sprężania musi być ściśle ograniczony. Przekroczenie stosunku sprężania wywołuje samozapłon przedwczesny. W silniku Diesla sprężamy czyste powietrze, możemy więc posunąć sprężenie znacznie wyżej np. do 14 lub 16-tu i dzięki temu uzyskujemy z tej samej dawki paliwa o kilka procent większą moc silnika.

Zysk ten jest szczególnie znaczny przy pracy silnika na małej mocy, bowiem zmniejszenie mocy w silniku benzynowym otrzymujemy przez przymknięcie przepustnicy, a co zatem idzie zmniejszamy napełnienie cylindrów i zmniejszamy stosunek sprężania. W silniku Diesla ilość zasysanego powietrza pozostaje zawsze jednakowo wysoka, a zmniejsza się tylko dawkę wtryskiwanego paliwa. Niezależnie więc od tego, że Diesel może zu-

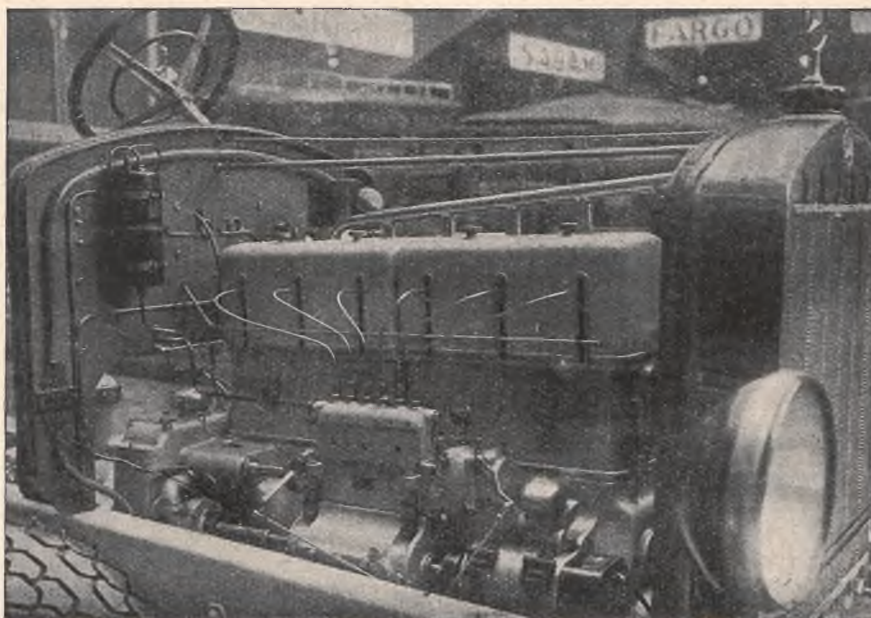
żywać tanie paliwo, jakiem jest ropa, olej pogazowy lub inne, wykorzystanie energji cieplnej, zawartej w tem paliwie, jest przy silnikach Diesla z podanych powodów znacznie lepsze.

Duży ciężar silnika, który tak długo stał na przeszkodzie stosowaniu silników Diesla do automobilizmu i lotnictwa, został dzięki udoskonaleniu pompek i wtryskiwaczy całkowicie pokonany. Dzisiejszy silnik Diesla może być równie szybkobieżny, jak silnik benzynowy, a co za tem idzie może być równie lekki. We wzmiakowanym na wstępie silniku lotniczym Packarda przypada na jednego konia mech, mocy niespełna jeden kilogram własnego ciężaru silnika, to jest tyle, co w przeciętnych lotniczych silnikach benzynowych.

Jak się dowiadujemy, w Czechach robione są próby przerabiania zwykłych silników benzynowych na ropę. Przeróbka polega na tem, że silnik dostaje inną głowicę, tak żeby pojemność komory sprężania była mniejsza i stanowiła zamiast jednej piątej tylko jedną piętnastą pojemności skokowej. Karburator jako niepotrzebny wyrzuca się zupełnie, a na miejsce magneto do tego samego wałka napędzającego przyłącza się pompę do wtryskiwania paliwa. Pozatem wszystkie organy pozostają te same. Nie znaczy to, żeby pewne nie były potrzebne, ale sama możliwość takiej przeróbki świadczy o tem jak niewiele dzieli nas od chwili, kiedy silnik Diesla będzie powszechnie stosowany na samochodach.

Czy należy istotnie przywidywać zupełne wyparcie silników benzynowych przez Diesle? — Chyba nie, bo nie zapominajmy o tem, że ropa tania jest tak długo, dopóki niema na nią zapotrzebowania i ilość Diesli będzie wzrastała tak długo, dopóki cena ropy nie wyrówna się z ceną benzyny. Przypuszczać więc należy, że stosowanie Diesli, pomimo ich ogromnych zalet, ograniczy się zawsze do pewnego tylko rodzaju samochodów.

K. Wallmoden.



Silnik Diesla produkcji Mercedes-Benz

NORMA A ŻYCIE

(dokończenie)

Tak samo uległy znormalizowaniu gwinty świec samochodowych i wymiary koła kierownicy.

Normalizacja objąć może wszystkie części samochodu, za wyjątkiem całkiem specjalnych organów, jak skrzynka biegów, silnik etc., które tworzą indywidualność danej marki.

Ale i tu da się niejedno zrobić; weźmy np. skrzynkę biegów. Jakikolwiek system skrzynki biegów zostałby użyty przez konstruktora, zawsze w skład jej wchodzić będą rowkowane wały, na których przesuwają się tryby.

Anglja, Niemcy Włochy i Ameryka ustaliły już normalne średnice tych wałów, głębokość i szerokość rowków oraz dopuszczalne tolerancje. We Francji produkowano do tej pory 3000 typów takich wałów.

Normalizacja sprowadziła je do 36!

W interesie nabywcy samochodu leży, aby możliwie jaknajwiększa ilość części była znormalizowana. Gdyby wszyscy nabywcy kategorycznie tego żądali, całkowita normalizacja znacznie prędzejby stała się faktem dokonanym.

Zagadnienie „części zamiennych" zostałoby rozwiązane. Najmniejszy warsztacik samochodowy na zapadłej prowincji mógłby bez trudu trzymać na składzie komplet części do wszystkich typów wozów.

Istnieje jeszcze jedna inna dobra strona normalizacji: ułatwienie obchodzenia się z samochodem i zwiększenie bezpieczeństwa jazdy.

Mamy tu na myśli układ zmiany biegów, który został znormalizowany. Wkrótce, siadając przy kierownicy nieznanego nam wozu, nie będziemy potrzebowali wprzód informować się, jak biegi są ułożone, gdyż we wszystkich typach obowiązywać będzie norma (Rys. 2). To samo dotyczy układu pedałów.

Zniknie więc niebezpieczeństwo pomyłek przy prowadzeniu nowego wozu, uniknie się niejednej katastrofy wywołanej naciśnięciem akceleratora, zamiast hamulca!

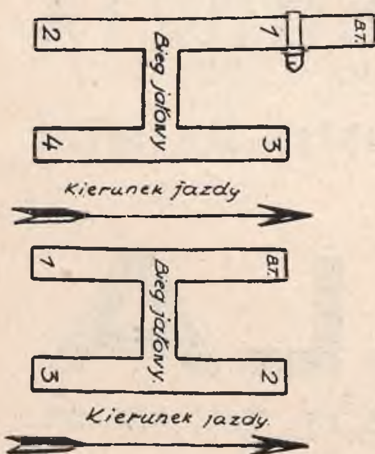
Dobry kierowca powinien bowiem wykonywać ruchy instynktowne, bez namysłu, który może być zgubny w skutkach.

Przy rozmaitych, jak dotychczas, układach biegów i pedałów, jest to niemożliwe.

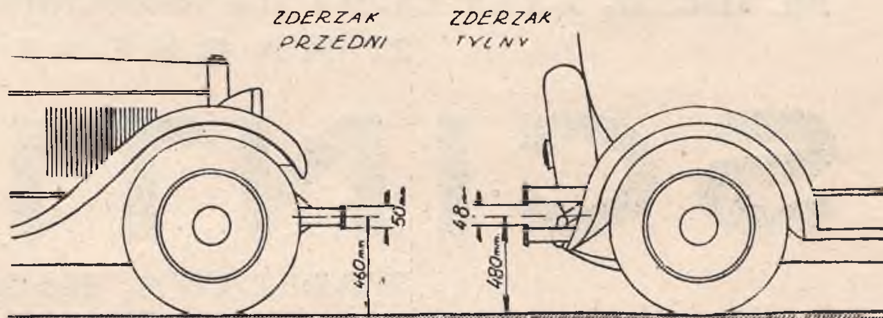
Inną korzyścią normalizacji jest ustalenie wysokości zderzaków nad powierzchnią ziemi. (Rys. 3).

Wyobraźmy sobie dwa wagony kolejowe, których bufory byłyby umieszczone na różnych poziomach. Skutki są dla każdego zrozumiałe. Czyż podobnej roli nie spełnia zderzak samochodu? Ustalona norma dla zderzaków wynosi 46 cm. nad powierzchnią jezdni — odpowiada to mniej więcej wysokości siedzenia zwykłego krzesła. Polecamy ten drobny napozór szczegół uwadze automobilistów.

W Polsce, posiadającej dopiero zaczątki przemysłu samochodowego, sprawa normalizacji nabiera, że tak powiem, specjalnego „pieprzyku".



Rys. 2



Rys. 3

Im więcej kapitałów i im silniejsza konkurencja zagranicy, tem bardziej trzeba normalizować, aby zmniejszyć koszty produkcji.

Im bowiem mniej typów się produkuje, tem mniej wymaga fabrykacja obrabiarek i tem wydajniej one pracują.

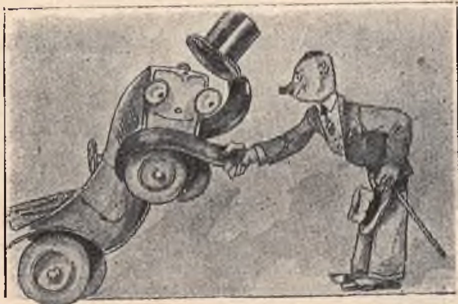
Słynny fabrykant amerykańskich aparatów do golenia Gilette sprzedaje swoje maszynki dziś za 1/10 część przedwojennej ceny. Jest to wynik produkowania stale jednego niezmiennego typu. Raz zakupione obrabiarki dawno już się zamortyzowały i wciąż jeszcze pracują, podczas gdy przy ustawicznej zmianie produkcji trzeba wciąż nabywać nowe maszyny.

Polski Komitet Normalizacji słusznie też bardzo postąpił, opracowując Polskie Normy dla części samochodowych, wbrew zdaniu niektórych przemysłowców którzy twierdzą, że wpierw trzeba stworzyć przemysł, a potem normy.

Jest to twierdzenie niesłuszne.

Trudniejsze i kosztowniejsze bowiem jest wprowadzenie norm w istniejącym przemyśle, niż tworzenie go odrazu pod kątem normalizacji.

inż. J. Erlich.



Świeca — dusza silnika

Rzadko bardzo początkujący zdaje sobie sprawę, że świeca jest jednym z najważniejszych organów silnika, od której zależy nie tylko prawidłowe funkcjonowanie silnika, ale i jego wydajność. Świeca ma za zadanie wytworzenia odpowiednio silnej i dostatecznej gorącej iskry we właściwym czasie.

W ciągu 12 godzin pracy silnika, przewodzi świeca około 1 miljon iskier czyli około 25 na 1 sekundę, a to wszystko pod ciśnieniem 30 — 35 Atm. w temperaturze— zależnej od stopnia sprężenia silnika — a wynoszącej od 2.000 — 2.500°C.

Aby tym wszystkim wymaganiom odpowiedzieć — musi być świeca dobrze skonstruowana, odpowiednio do danego silnika dobrana i należycie pielęgnowana.

Najczęstszą przyczyną nienormalnego funkcjonowania świecy, jest jej zaoliwienie, albo osadzenie się między 2-ma elektrodami — niespalonych cząstek paliwa, które spinając elektrody krótko, uniemożliwiają wytworzenie iskry.

Technika nowszych czasów — dążąc do usunięcia tej wady, po licznych próbach, kształtuje dziś elektrody i masę izolacyjną tak, że rozgrzewają się one przy normalnie pracującym silniku — równomiernie z tymże i do takiej temperatury — że w temperaturze tej oliwa i sadze spalają się zupełnie.

Przy temperaturze za niskiej — elektrody świecy zaoliwiają się i zasmarowują sadzami, przy wyższej znowuż mieszanka zapala się przedwcześnie — występuje zjawisko samozapłonu.

Świecy uniwersalnej dotychczas niewynaleziono. Świeca która w motorze samochodu wyścigowego — będzie działać w wysokiej temperaturze i silnem sprężaniu tego silnika doskonale użyta do zwyczajnego samochodu turystycznego — będzie raz po raz zawodzić i przyczyniać kierowcy kłopotu.

Świeca jest produktem bardzo skomplikowanym, i trudnym do wyrobu dlatego tylko produkt dużej masowej fabrykacji, opartej na wieloletnim doświadczeniu może być dobry.

Nie należy kupować świec rozbieranych

Pielęgnacja świecy polega na wykręceniu jest co jakieś 3 — 5.000 km. oczyszczeniu dokładnym elektrod i całej świecy ostrą szczoteczką i benzyną. Przy tej sposobności należy sprawdzić czy odstęp między 2-ma elektrodami wynosi przepisane 0.4 mm.

Wykręcając czy zakręcając świecę — trzeba uważać aby nie uszkodzić masy izolacyjnej — której niewidoczne pęknięcia, powodują nieprawidłowe działanie świecy.

Wkręcając świecę nową — nie należy używać starej zużytej podkładki, która nie uszczelniając dostatecznie, powoduje przenikanie gazów ku górnej części świecy, i nadmierne jej rozgrzewanie.

Najpraktyczniej będzie jednak zmienić co roku cały komplet świec.

Dobrze dobrana i pielęgnowana świeca — służyć może do przebycia setek tysięcy kilometrów.

Ten mały wydatek opłaci się sowicie. Nowe i czyste elektrody podniosą znacznie wydajność silnika i zaoszczędzą kierowcy dużo kłopotów i brudnej roboty.

Świeca, ta mała lekceważona część składowa — spełnia ważną funkcję i spełnia ją najczęściej nienagannie — a jeśli czasem zawiedzie, to napewno brak jej tej odrobiny starania, która jej się słusznie należy.


GARGOYLE
Mobiloil
"A"
VACUUM OIL COMPANY
20 GROSZY
20 GROSZY
1 ZŁOTY


Mobiloil
"A"

Sport

Zjazd do Łodzi i wyścig płaski

Dorocznym zwyczajem Ł. K. A. zorganizował Zjazd Gwiazdzisty i wyścig płaski w skład mistrzostw wchodzący.

Zjazd wypadł bardzo okazale, gdyż do lokalu Ł. K. A. zjechało się około 100-tu maszyn, ze wszystkich stron Rzplitej, począwszy od wielkich Mercedesów, Austro-Daimlerów, na małych Zetkach i Cytrynach kończąc.

W ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce uzyskał p. K. Poznański na samochodzie Steyr drugą była p. hr. Romerowa i trzecim wreszcie doświadczony automobilista Euzebjusz Dzierliński, oboje na samochodach Citroën.

Poza temi oficjalnemi odznaczeniami cały szereg kierowców pochwalić się może dużym sukcesem sportowo—turystycznym, gdyż przybyli, jadąc, jak już zaznaczyłem, z różnych krańców Polski z górą tysiąc klm. pozostając przy kierownicy po 24 godziny bez przerwy.

Zjazd zakończył się w sobotę 17 maja o godz. 18-ej defiladą wszystkich uczestników przez miasto.

Nazajutrz w niedzielę odbył się wchodzący w skład mistrzostw Polski wyścig płaski na przestrzeni 5 klm. na szosie pomiędzy Pabjanicami a Łaskiem. Trasa zupełnie równa (bez wiraży), nawierzchnia szosy dobra.

Pogoda wspaniała.

Wyścig Łódzki był jednym wielkim sukcesem Austro-Daimlera, gdyż zarówno w kategorji wyścigowej jak i turystycznej tryumfowała ta marka bezapelacyjnie.

Okazuje się, że nietylko klasa wozu decyduje w zawodach sportowych, ale także i jego przygotowanie. — Otóż widać było, że wszystkie Austro-Daimlery przygotowane były do wyścigu doskonale i zresztą każdy z obecnych widział pieczołowitą obsługę przedstawicielstwa, które, nie szczędząc wysiłków, zorganizowało ją bez zarzutu.

W kategorji wyścigowej inż. Henryk Liefeldt ustanowił nowy rekord toru przemierzając trasę z szybkością średnią 164,098 klm. godz. wykazując raz jeszcze, że jest doprawdy kierowcą o zakroju światowym.

Nasz tegoroczny mistrz Jan Ripper miał pecha, gdyż na 4-tym kilometrze coś mu „nawaliło" w silniku i kończył wyścig siłą inercji.

Maurycy hr. Potocki, który uzyskał 2-gie miejsce (142,568 klm/godz.) w kategorji wyścigowej uzyskał rezultat słaby, co tłomaczyć należy nieznajomością swego nowego Bugattiego, którego kupił naparę zaledwie godzin przed wyścigiem. Ten brawurowy i pierwszorzędny kierowca, zawsze jednak wykazuje ogromne wyrobienie sportowe i dużo „serca".

W kategorji sportowej znakomity czas 133,175 klm. godz. osiągnął Dr. Adam hr. Potocki zwycięzca Międzynarodowego Raidu A. P. 1929, członek „Elity Kierowców", drugim był p. Jerzy Widawski.

Nadzwyczajną wprost kierowczynią jest pani Koźmianowa, która już w ubiegłym roku wysunęła się na czoło naszych kierowczyń, zdobywając pierwsze miejsce w Raidzie Pań 1929, a na obecnych wyścigach pokazała nam prawdziwie brawurową jazdę, osiągając rekord Pań szybkością 115 klm. godz.

Organizacja zawodów doskonała. Starty szybko następowały po sobie, trybuny były wygodne i gospodarze jak zwykle niesłychanie uprzejmi zamówili nawet... bajeczną pogodę!

K. J-wicz.

PIERWSZE KROKI SPORTOWE 514.

Zaledwie ukazał się na rynku wszechświatowym najnowszy model Fiat'a 514 już z różnych stron napływają wiadomości o doskonałych wyczynach sportowych tej małej popularnej maszyny na najrozmaitszych konkursach turystycznych i sportowych.

Oczywiście większość tych sukcesów mamy do zanotowania w jej kraju rodzinnym Italji, ale i w innych państwach, a nawet w egzotycznej nawpół dzikiej Australji 514 wysunęła się już na czoło wozów swojej klasy.

I tak 23 lutego r. b. zaledwie w dwadzieścia dni po jej oficjalnych narodzinach w wyścigu Brescia — Ponte di Legno na dystansie 119 kilometrów na 208 samochodów różnych marek 120 Fiat'ów a wśród nich 60 „514" miało celownik osiągając średnie szybkości do 74 klm. godz.

Tegoż dnia w wyścigu górskim Edolo — Ponte di Legno 514 zajęły w swojej kategorji 7 pierwszych miejsc na 15 maszyn startujących.

W czwartym wyścigu o puhar „1000 mil" na dystansie 1640 klm. na szosach całej prawie Italji Brescia — Rzym — Brescia, otwartych dla ruchu normalnego, 514 w swojej klasie zajęły trzy pierwsze miejsca, osiągając w tych warunkach znakomitą szybkość średnią 70,519 klm. godz.

Zespół Fiat'a był w swej kategorji jedynym, który pokrył 1000 mil w czasie krótszym od 24 godzin, zdobywając puhar firmy Lampo, oraz puhar firmy Shell, mając największą ilość wozów nagrodzonych wśród wszystkich marek konkurencyjnych.

W Melbourne w Australji 514 wygrała w swojej kategorji wyścig szybkości na dystansie ½ mili ang. (805 klm.), a w raidzie na regularność jazdy, który odbył się w dniach 4 i 5 kwietnia na dystansie 550 mil ang. (885 klm.)w nader trudnym terenie osiągnęła maximumu punktów dodatnich za sprawność jazdy i doskonały stan mechaniczny po zakończonym raidzie.

Jak widzimy, 514 zdała na szerokim świecie egzamin w najróżnorodniejszych warunkach nie wątpimy, że rezultaty osiągnięte w Polsce potwierdzą w całości doskonałe wyniki zagraniczne.

* * *

Na wzniesieniu La Turbie, między Niceą a Monte Carlo, rozegrano w tych dniach wyścig górski. Najlepszy czas dnia uzyskał kierowca francuski Dreyfuss na 2,3 l. Bugatti'm w rekordowym czasie 3,50, 3,6 min. co odpowiada szybkości 97,089 km. godz.

ROWER DLA SZEROKICH MAS.

W niedawno wydanem sprawozdaniu rocznem „WTC" na pierwszych stronach znajdujemy „autograf" **Bolesława Prusa,** w którym Mistrz wyraża nadzieję, że rower wkrótce będzie tak tani, że stanie się dostępny nawet dla najbiedniejszych.

Nadzieje Mistrza zaczynają się realizować. Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia wypuściły na rynek 40.000 rowerów marki „Łucznik", które są tanie, eleganckie, trwałe, przygotowane specjalnie do polskich dróg i szos.

Posunięcie Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, w kierunku produkcji rowerów tanich a dobrych, uważamy za najwłaściwsze, jeśli chodzi o popularyzację kolarstwa i lokomocji rowerów wśród warstw małozamożnych.

WYCIECZKA DO FRANCJI.

Polskie biuro podróży „Polexpress" organizuje luksusową wycieczkę do Paryża — Lisieux, Deanoille — Trouville — le Havre od 15-go do 28 czerwca.

Wycieczka ta, doskonale organizowana, zapowiada się bardzo dobrze. Liczne zgłoszenia świadczą o popularności tego rodzaju imprez.

TRANSPORT AUTOMOBILI Z ANGLJI DO FRANCJI.

Od 1 kwietnia kursować będzie między Dowrem a Calais prom parowy o dwu śru bach, który przewozić będzie automobile wraz z pasażerami przez kanal La Manche w przeciągu 1½ godziny.

Zużycie dróg

Niemiecki związek budowy dróg, przeprowadził w ostatnich czasach bardzo ciekawe próby, dotyczące zużycia dróg przez automobile ciężarowe. Na różnych odcinkach próbnych kursowały przez 4 miesiące 2 automobile ciężarowe 5-tonowe, z szybkością średnią 45 km./godz., 1 automobil o nośności 10 tonn z szybkością 35 km./godz. i jeden o nośności 15 tonn z szybkością 25 km./godz. Wedle dokładnych obliczeń najwięcej zużywały drogę automobile 5-tonnowe, 10-tonnowe zniszczyły drogę o 10% mniej, zaś 15-tonnowe o 6—7% mniej. Analogiczne próby robione równocześnie z 3-ma zaprzęgami konnemi, musiano jednak prób tych zaniechać, ponieważ uszkodzały poważnie jezdnie próbne.

Oto nowy dowód, że drogi, bardziej narażone są na zniszczenie przez zaprzęgi konne, aniżeli przez automobile.

* * *

W zjeździe gwiaździstym do Monte Carlo brało udział 142 samochody, z tego 37 samochodów (17 marek) francuskich, 34 samochody (17 marek) angielskich, 22 (14 marek) niemieckich, 22 (11 marek) amerykańskich, 11 samochodów (3 marki) italskich, 9 (2 marki) austryjackich, 2 samochody jednej marki belgijskiej, 4 samochody 2 marek czeskosłowackich, 1 samochód węgierski. Według ilości cylindrów dzielą się te samochody następująco: 2 dwucylindrowe, 43 4-cylindrowe, 77 sześciocylindrowych, 19 ośmiocylindrowych, 1 dwunastocylindrowy.

CZASY SIĘ ZMIENIAJĄ!



1910r.



1930 r.

MOTOCYKL W KRAJACH POLARNYCH.

Na Alasce przewóz poczty, środków żywności odbywa się przy pomocy silnych motocykli z przywózkiem, których koła przednie zaopatrzono w płozę. Zastosowanie motocykli daje olbrzymią oszczędność na czasie. Przestrzeń, którą używane dotąd psie zaprzęgi, przebywały w 3 do 4 tygodnie, często z niesłychanemi wysiłkami, przebywa motocykl bez trudu w 2 dniach. Czasy romantyzmu Londona minęły bezpowrotnie za wpływem motoru.

Międzynarodowy raid Automobilklubu Polski

NAJWIĘKSZA POLSKA IMPREZA SPORTOWO-TURYSTYCZNA

Automobilklub Polski organizuje w dn. 22—29 czerwca b. r. zawody sportowe samochodowe pod nazwą: „IX. Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski".

Trasa raidu jest następująca:
dn. 22.6.30 Warszawa-Wilno
dn. 23.6.30 Wilno Nieśwież
dn. 24.6.30 Nieśwież-Lwów
dn. 25.6.30 Lwów-Kraków
dn. 26.6.30 Kraków-Łódź
dn. 27.6.30 Łódź-Gdynia
dn. 28.6.30 odpoczynek w Gdyni
dn. 29.6.30 Gdynia-Warszawa

Trasa ogółem wynosi 3.085 km.

W czasie raidu odbędą się następujące próby: w dn. 22 i 29 czerwca b. r. próby szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku około 2 km. i dn. 25 czerwca próba szybkości górskiej ze stojącego startu na odcinku ok. 3 km. Próby szybkości płaskich odbędą się pod Warszawą, próba górska na Tyrawie Wołoskiej.

Zgłoszenia samochodów do raidu przyjmuje Sekretarjat Komisji Sportowej A. P. (10, Aleja Szucha) w I terminie do godz. 14-tej dnia 5 czerwca b. r. i w II terminie do godz. 14-tej dn. 12 czerwca b. r.

Komandorem Raidu jest p. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P.

Do Jury raidu zaproszono:

P. Karol hr. Raczyński, Prezes A. P.

Pp. Adryan Chełmicki — Vice-Prezes A. P.

Stefan Fuchs — Vice-Prezes A.P.

Janusz Regulski — Vice-Prezes A. P. i Prezes Komisji Sportowej.

Franciszek Sznarbachowski — Sekretarz Gener. A. P.

Mieczysław Rappe — Prezes Komisji Turystycznej A. P.

Płk. Kazimierz Meyer, przewodn. Podkom. Techn.—Odb. A. P.

Płk. Rzeszowski — Szef Wydz. Broni Pancernej M. S. Wojsk.

Członkami honorowymi Jury raidu będą prezesi wszystkich klubów automobilowych afiljowanych z Automobilklubem Polski.







KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

TRYPTYKI

Tryptyki na samochody i motocykle wydaje Polski Touring Klub za pośrednictwem Automobilklubu Polski na warunkach następujących

A. SAMOCHODY.

Książeczka z przepustkami granicznemi (carnet de passages en douanes), dająca prawo przekraczania granic w całej Europie, wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 212.70.

Tryptyk na Niemcy wraz z międzynarodowem prawem jazdy. zł. 69.50.

Tryptyk na Czechosłowację wraz zmiędzynarodowem prawem jazdy zł. 122.70.

Tryptyk na Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 114.50.

Tryptyk na Czechosłowację i Niemcy wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 151.90

Tryptyk na Niemcy i Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 143.80.

Tryptyk na Czechosłowację i Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 187.90.

B. MOTOCYKLE.

Książeczka z przepustkami granicznemi wraz z międzynarodwem prawem jazdy zł. 112:50.

Tryptyk na Niemcy wraz z międzynarowem prawem jazdy zł. 45.50.

Tryptyk na Czechosłowację wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 59.50.

Tryptyk na Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 56.50.

Przy wyrabianiu książeczki z przepustkami granicznemu oraz tryptyków należy złożyć 200.— zł. kaucji zwrotnej na samochód, na motocykl zaś 100 zł., książeczkę rejestracyjną, prawo jazdy i 2 fotografje, oraz wypełnić przesłane przez nas formularze.

Członkowie zamieszkali na prowincji mogą otrzymać międzynarodowe prawo jazdy, zarówno na samochód, jak i na motocykl, w urzędach wojewódzkich, i i wtedy koszt książeczki z przepustkami rganicznemi, względnie tryptyku zmniejsza się o zł. 18.—. Zbytecznem jest również wówczas przesyłanie książeczki rejestracyjnej, prawa jazdy i 2 fotografji, gdyż dokumenty te wymagane są do wyrobienia międzynarodowego prawa jazdy.

Książeczki z przepustkami granicznemi i tryptyki ważne są na przeciąg 1 roku.

ZNIŻKI KOLEJOWE

1. Członkowie towarzystw turystycznych, należących do Związku Polskich Tow. Turystycznych przy przejazdach w celach turystycznych pomiędzy niżej wyszczególnionemi stacjami (p. 2) mogą korzystać na podstawie członkowskich legitymacyj wzoru ustalonego z 25 proc. zniżki od odpłat według taryfy normalnej w wagonach kl. I, II i III pociągów osobowych, mieszanych i pośpiesznych w ten sposób, ze przejazd pierwotny odbywa się za opłatą normalną, przy przejeździe zaś powrotnym uiszcza się połowę normalnej opłaty taryf.

2. Ulgę powyższą stosuje się tylko przy przejazdach w relacjach następujących:

a) **Z Warszawy i Łodzi** do: Wisły, Węgierskiej Górki, Suchej, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Piwnicznej, Starego Sącza, Sławska, Broszniowa, Jaremcza, Worochty, Zaleszczyk, Białowierzy, Wila, Helu, Gdyni.

b) **Z Poznania i Bydgoszczy** do: Kartuz, Gdyni, Helu, Wisły, Węgierskiej Górki, Suchej, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Piwnicznej, Starego Sącza, Kruszwicy.

c) **Z Krakowa i Katowic** do: Wisły, Węgierskiej Górki, Zwardonia, Ustronia, Żywca, Jeleśni, Makowa, Suchej Rabki, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Starego Sącza, Rytra, Żegiestowa, Piwnicznej, nadto do Gdyni, i do Helu.

d) **Ze Lwowa** do: wszystkich stacyj kolejowych na szlaku Stryj — Ławoczne, rozpoczynając od st. Synowódzko, Wyżne, a kończąc na st. Sławsko, do Broszniowa, oraz do wszystkich st kol. na szlaku Stanisławów — Worochta, rozpoczynająch od st. Nadwórna, aż do Worochty, pozatem do Zaleszczyk, Zakopanego, Krynicy, Gdyni, Helu.

e) **Ze Stanisławowa** do: wszystkich st. na szlaku Stanisław.—Worochta.

f) **Z Wilna** do: Landwarowa, Druskienik, Białowieży, Suwałk, Naroczy, oraz do Zakopanego, Krynicy, Gdyni i Helu.

WARSZTATY

Autoryzowane Warsztaty Polskiego Touring Klubu, firma „AS“, Złota 64. udzielają zniżek Członkom S. S. P. T. K.

STACJA OBSŁUGI

Stacja obsługi Polskiego Touring Klubu i Stacja benzynowa — p. „Auto i Turysta“ Nr. 3, str. 13.

KAŻDY CZŁONEK NASZEGO KLUBU

Otrzymuje bezpłatnie NASZE PISMO

„Auto i Turysta”

Echa wycieczki do Francji

W lokalu francuskiego Touring-Clubu, odbyło się bardzo uroczyste powitanie wycieczki członków polskiego Touring-Clubu, przybyłej z Polski samochodami. Wycieczka składa się z 20 osób obojga płci, przewodniczący jej Rokosz, dyrektor Polskiego Touring - Clubu, nad organizacją czuwa Paweł Simon, sta.y delegat francuskiego Touring-Clubu w Warszawie.

Wycieczka przejechała przez Niemcy, zwiedziwszy szereg miejscowości w północno-wschodniej Francji, mianowicie miasta Verdun, Metz i Reims oraz pola bitew. Po kilkudniowym pobycie w Paryżu zwiedziła ona szereg instytucji i przyjęta była przez radę miejską, a następnie udała się przez Lyon na Riverę, skąd przez Włochy, Austrję i Czechosłowację powróciła do kraju.

Na przyjęciu obecni byli liczni przedstawiciele urzędowego świata francuskiego m. in. członkowie rady miejskiej Bucailles i de Isnards, ambasador Noulens, prezes stowarzyszenia francusko - polskiego Panaficu, były ambasador francuski w Polsce, generał Pujo, dyrektor lotnictwa wojskowego, zastępca polskiego atache wojskowego i morskiego major Łubieński, Merlot, dyrektor izby handlowej francusko - polskiej i szereg innych osobistości. Ambasadę reprezentował radca Muhnlstein, a konsulat, konsul Karczewski.

Prezes Touring - Clubu francuskiego Chaix powitał uczestników wycieczki polskiej serdecznem przemówieniem, w którem zaznaczył rolę, którą odegrać może zwiedzenie krajów dwóch zaprzyjaźnionych narodów w celu poznania i zaciśnienia węzłów ich łączących. Chcąc uczcić zasługi, położone na tem polu przez Pawła Simona, delagata Touring-Clubu francuskiego, prezes Chaix wręczył mu srebrną plakietę pamiątkową Touring-Clubu.

Odpowiadając na przemówienie to marszałek senatu Szymański zabrał głos w imieniu członków wycieczki, dziękując za zgotowane serdeczne przyjęcie i, podkreślając węzły łączące od tylu wieków Polskę i Francję zaznaczył, że nietylko Polacy, amatorzy krajoznawstwa, zwiedzają z dawien dawna Francję, lecz znalazła w niej przytułek liczna emigracja polityczna Polski, a obecnie przebywa na ziemi francuskiej więcej niż pół miljonowa emigracja robotnicza, która pracą swą przyczynia się do rozkwitu kraju. Jeżeli dodać do tego liczną rzeszę studentów polaków, artystów i różnego rodzaju pracowników umysłowych, którzy rozrzuceni są po całej Francji, to łatwo będzie zrozumieć dlaczego Francja tak dobrze jest znana i lubiana w Polsce. Lecz dla zaciśnienia wzajemnych stosunków miłości i braterstwa, które panować powinny między Francją a Polską, należy, aby i ze strony Francji również podjęty był podobny wysiłek w kierunku poznania Polski.

Dlatego też Marszałek Szymański wyraził życzenie i złożył gorące zaproszenie skierowane do członków francuskiego Touring-Clubu, ażeby w najbliższym czasie zwiedzili Polskę i rewizytowali kraj, który dziś przysłał swoich przedstawicieli, chcących bliżej poznać Francję.

Dalsza lista delegatów

LISTA DELEGATÓW
SEKCJI SAMOCHODOWEJ
P. T. KLUBU.

Abakanowicz Piotr, ppłk., Poznań, ul. Słowackiego 8.

Beze Aleksander, Notarjusz, Kozienice, woj. Kieleckie.

Bratkowski Tadeusz, Leszno k/Błonia.

Buczyński Henryk, płk., Łódź, Piotrkowska 112.

Czajkowski Stanisław, dyr. Cukrownia „Izabelin", p. Glinojeck, pow. ciechanowski.

Prus Ciągliński Artur, Bydgoszcz, Sienkiewicza 45.

Dobrzański Stefan, inż., Lwów, Klementyny Tańskiej 1.

FFlorian Józef W., inż., Limanowa, woj. Krakowskie.

Ganczarski Artur, płk., Lublin, Kościuszki 3.

Gizbert Studnicki Witold, inż., Tarnów, Narutowicza 2.

Gotszalk T., Pułtusk, maj. Obrembek.

Janowicz, inż., Wilno, Holendernia 12.

Kucharski Bolesław, dyr. Cukrowni Nieledew, pow. Hrubieszów.

Kosarski, dyr., Cukrownia Horodenka, p. Horodenka.

Krug Kazimierz, inż., Dyrektor Rob. Publicznych, Kielce, Sienkiewicza 30.

Keller Ludwik, Białystok, Słonimska 17.

Kijoński Tadeusz, Wicekonsul R. P., Czerniowce, Konsulat Polski, Strada Archimandryt Eusebie Popovici Nr. 18a.

Konic Tomasz, inż., Borek Fałęcki p/Krakowem, Zakłady Solvay.

Modzelewski Juljan, dyr. Cukr. „Łanięta", p. Ostrowy Warszawskie.

Piątkowski Bolesław, por., Puck, Morski Dyon Lotniczy.

Płoński Jerzy, Państwowa Fabryka Związków Azotowych, Chorzów.

Peretjatkowicz Bolesław, dyr. Cukr. „Józefów" p/Warszawą.

Pabisiewicz Tadeusz, Gdynia, ul. 10 Lutego, Dowództwo Obszaru Warownego.

Prawdzic-Layman Leon, dyr. Cukr. „Gosławice", p. Konin.

Roman Stanisław, dyr. Cukr. Dobrzelin, pow. Żychlin.

Rodkiewicz Stefan, inż., Prużana.

Schiele Henryk, Gdynia, Kamienna Góra, willa Białobrzeskich.

Zdzienicki Mieczysław, adw., Kalisz, ul. Piłsudskiego 28.

Augustynowicz Adam, red., Warszawa, Mokotowska 45.

Szyndler Aleksander, Warszawa, Moniuszki 2.

Pękosławski Kazimierz, inż., Kielce, ul. Hipoteczna 25 m. 2.

Wróblewski Karol, Sosnowiec, Piłsudskiego 14.

Gontarski Norbert, Sosnowiec, Składowa 4.

Janiszewski Czesław, Wiceprokurator, Kielce, Śniadeckich 9 m. 12.

Kariakin Włodzimierz, Białystok, Kilińskiego 17.

Fotografje z wycieczki do Gór Ś-to Krzyskich można zamawiać w Sekretarjacie Klubu w cenie zł. 0.40 za sztukę.

Notujcie sobie zniżki i udogodnienia!

Hotel „Bristol" w Kielcach przyznaje 20% rabatu członkom Polskiego Touring Klubu za okazaniem legitymacji członkowskiej.

Firma „Auto - Garaże" w Wilnie, Wileńska 26, posiadająca wzorowo urządzoną stację obsługi, udziela 10% rabatu członkom Klubu.

Firma „Motor" w Tarnowie, ul. Wałowa 4, udziela 10% rabatu przy sprzedaży przyborów samochodowych.

P. Michał Mikoś, architekt w Tarnowie, Kolejowa 5, udziela 20% rabatu w hotelu „Polskim", łącznie z garażem i podręcznym warsztatem samochodowym.

Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Mościcach zawiadamia, że tamtejsze Warsztaty Mechaniczne mogą przeprowadzać doraźne naprawy pojazdów członków Klubu po cenach b. umiarkowanych. Członkowie, chcący korzystać z warsztatów, otrzymują przepustki u portjera budynku administracyjnego, za okazaniem legitymacji członkowskiej.

Kalendarz wycieczek na czerwiec

1 czerwca	do Puszczy Kampinoskiej	153	km.
8 i 9 czerwca	„ Ojcowa	585	„
15—30 „	„ Południowej Polski	ok. 2000	„
15 „	„ Wyszogrodu i Czerwińska	134	„
19 „	„ Łowicza	172	„
22 „	„ Drzewicy	212	„
29 „	„ Kazimierza n/Wisłą	300	„

Do POLSKIEGO TOURING KLUBU
(SEKCJA SAMOCHODOWA)
W WARSZAWIE, WARECKA 11

Imię i nazwisko ....

Adres ....

Zatrudnienie ....

Proszę o wpisanie mnie w poczet członków Polskiego Touring Klubu (Sekcja Samochodowa), oraz o nadesłanie deklaracji, celem uzupełnienia formalności.

.... dn .... 1930 r.
(Podpis)

„AUTO I TURYSTA" UKAZUJE SIĘ DWA RAZY W MIESIĄCU 1-go I 15-go

Redakcja i Administracja: Warszawa, Bagatela 3. Tel. 540-22. Redaktor naczelny przyjmuje w soboty od g. 14 do 16-ej. Rękopisów nie zwraca się.

Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką. Konto P.K.O. 22990.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 800.—, 2/3 strony Z. 560.—, 1/2 strony Z. 450.—, 1/4 str. Z. 320.—, 1/6 str. Z. 180.—. Ogłoszenia mniejsze niż 1/6 strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Gebethner.** Wydawca: **„Auto i Turysta"** Sp. z o. o.

Drukarnia „Literacka", Spółka z ogr. odp., Warszawa, Nowy Świat 22. Telefon 281-88.